

(51)Int.Cl.

B60G 21/04

(21)Application number : 62-011148

(71)Applicant : DAIHATSU MOTOR CO LTD

(22)Date of filing : 20.01.1987

(72)Inventor : OKAMOTO TAKASHI

## (54) STABILIZER SUPPORTING STRUCTURE OF SUSPENSION FOR AUTOMOBILE

## (57)Abstract:

**PURPOSE:** To improve riding comfortability and controllability by fitting a shaft member loosely in a cylinder member whose center faces in the longitudinal direction of an automobile body through an elastic member interposed between them coaxially, thereby constituting a support means, and supporting the intermediate part of a stabilizer such that it can rotate freely around the shaft center.

**CONSTITUTION:** When a stabilizer 7 is going to move to-and-fro approximately parallel to an automobile body 4, a cylinder member 9 and a shaft member 10 move relatively in an axial direction, whereby an elastic member 11 is deformed in the axial direction. In this case, riding comfortability is improved by setting the spring constant of the elastic member 11 smaller, thereby its deformation is made larger. Meanwhile, when a stabilizer 7 is going to rotate around the longitudinal axis in the direction shown by an arrow R, the cylinder member 9 and the shaft member 10 move relatively in the radial direction as well as in the axial direction and then the elastic member 11 is also deformed in the radial direction. The deformation in the radial direction is less being restricted by parts 9, 10. The monolithic characteristics of the body and wheel are maintained and the controllability is also ensured.

## ④公開特許公報(A) 昭63-180511

④Int.Cl.<sup>4</sup>  
B 60 G 21/04識別記号 庁内整理番号  
8009-3D

④公開 昭和63年(1988)7月25日

審査請求 未請求 発明の数 1 (全4頁)

④発明の名称 自動車用サスペンションのスタビライザ支持構造

④特願 昭62-11148

④出願 昭62(1987)1月20日

④発明者 岡本 隆 大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社  
内

④出願人 ダイハツ工業株式会社 大阪府池田市ダイハツ町1番1号

④代理人 弁理士 森田 忠雄

## 明細書

## 1.発明の名称

自動車用サスペンションのスタビライザ支持構造

## 2.特許請求の範囲

1. 車体の左右両側にそれぞれ上下回動自在に枢支されその各回動端に車輪を支持するロアアームを設け、この左右ロアアームにはほぼコの字状に屈曲形成したスタビライザの両端部を連結し、スタビライザの中間部を支持具により車体側に支承した自動車のサスペンションにおいて、上記支持具を軸心が車体の前後方向に延びる筒部材と、この筒部材内でこの筒部材のほぼ軸心上に遮断される軸部材と、これら両部材間に介設される弾性体とで構成し、筒部材と軸部材のいずれか一方の部材を車体側に連結し、他方の部材がスタビライザの中間部をその軸心回り回動自在に支承したことを特徴とする自動車用サスペンションのスタビライザ支持構造。

## 3.発明の詳細な説明

(産業上の利用分野)

この発明は、自動車用サスペンションにおいて、スタビライザの中間部を弾性体を介して車体に支持するようにしたスタビライザ支持構造に関する。

## (従来の技術)

特に、独立懸架式の自動車では旋回時等に過度のローリングが生じやすい。そこで、従来では、車輪を支持する左右ロアアームをスタビライザで連結し、上記ローリングにより左右車輪が上下に位相を生じたとき、上記スタビライザがねじれて左右車輪を上下同位相に一致させるように左右ロアアームを付勢し、もって車体が過度に傾くことを防止している。

また、上記構成の場合には、スタビライザの中間部は弾性体を介してこの中間部の軸心回りに回動自在に車体側に支承されている(例えば、特開昭69-128408号公報)。

## (発明が解決しようとする問題点)

ところで、上記スタビライザがストラットアーチを渡ねる場合には、スタビライザと車体側との

間に介在される彈性体のはね定数を小さくすれば、彈性変形量が大きくなつて乗員の乗り心地を向上させることができ。しかし、このようにはね定数を小さくし、彈性変形量を大きくするとその分、車体側と車輪側の一体性が失われて操安性が低下するという不都合を生じる。

#### (発明の目的)

この発明は、上記のような事情に注目してなされたもので、自動車のサスペンションにおいて、乗り心地を向上させると共に良好な操安性を確保できるようにする目的とする。

#### (発明の構成)

上記目的を達成するためのこの発明の特徴とするところは、スタビライザの中間部を車体側に支持する支持具を設け、この支持具を軸心が車体の前後方向に延びる筒部材と、この筒部材内でこの筒部材のほぼ軸心上に収容される軸部材と、これら両部材間に介設される彈性体とで構成し、筒部材と軸部材のいずれか一方の部材を車体側に連結し、他方の部材がスタビライザ側に連結した点に

筒部材9のほぼ軸心上に収容される軸部材10と、これら両部材9、10間に介設されてこれら両部材9、10を連結する円筒状のゴム製等彈性体11とで構成される。

上記軸部材10は彈性体11の内孔に取り付けられた内筒13と、この内筒13に嵌入されるボルト部材14とを有し、内筒13はボルト部材14により車体4側に突設されたブラケット15に連結されている。

一方、上記筒部材9にスタビライザ7を支承させる筒状ブラケット16が筒部材9の下面側に突設される。この筒状ブラケット16は軸心が車輌方向に延びており、滑りブッシュ17を介してスタビライザ7の中間部7aをその軸方向に摺動自在かつ軸心回り回動自在に内蔵させ、これによりスタビライザ7の中間部7aを支承している。

そして、自動車の走行中において、車体4に対しスタビライザ7がほぼ平行に前後移動しようとするときには、筒部材9と軸部材10が軸方向に相対移動する。このため、これら両部材9、10

ある。

#### (実施例)

以下、この発明の実施例を図面により説明する。

第2図において、1は自動車のリヤサスペンションで、これは左右一対のロアアーム2、2を有し、各ロアアーム2はそれぞれ車軸3により車体4に上下回動自在に枢支されている。そして、この各車体4の回動部が車輪5を支持している。図中矢印Frは自動車の前方を示している。

7はスタビライザで、このスタビライザ7は平面板ではほぼコの字状に折曲形成され、その両端部はロアアーム2、2に連結されている。また、車輌方向に延びるスタビライザ7の中間部7aは左右一対の支持具8、8により車体4側に支持されている。

第1図、第3図および第4図により、上記支持具8について説明する。

上記支持具8は軸心が車体4の前後方向に延びる円筒状の筒部材9と、この筒部材9内でこの筒

を連結している彈性体11は軸方向に彈性変形することとなる。この場合、彈性体11はその構造上軸方向におけるばね定数は小さいものであるため、彈性体11の彈性変形量は比較的大きく、車輪5側から車体4側へ伝達される衝撃は十分に吸収されて乗り心地の向上が達成される。また、この場合におけるスタビライザ7の移動は車体4に対しほぼ平行な前後移動であるため、彈性体11の彈性変形量がある程度大きても車体4と車輪5との一体性が保たれて操安性に悪影響を与えることはない。

一方、例えば、自動車が旋回する場合等において、第1図と第2図の二点鎖錠と矢印Frで示すようにスタビライザ7が操動回りに回動しようとするときには、筒部材9と軸部材10が軸方向に相対移動するのに加えて、これら両部材9、10が軸方向にも相対移動する。このため、上記彈性体11は上記したように軸方向に彈性変形するのに加えて筒部材9の内面と軸部材10の外周との間で軸方向にも彈性変形することとなる。この場合、

弹性体 11 は筒部材 9 と軸部材 10 に径方向で挟まれている関係上、径方向への弹性变形量は小さく抑えられる。このため、車体 4 個と車輪 5 個との一体性が保たれて、良好な操縦性が確保される。

第5図は他の実施例を示している。側において、柔性体11にはこれと同軸上に金属型のインターリング18が埋入されている。この構成によれば、前記実施例の作用において、スタビライザ7が底軸回りに回動しようとするとき、筒部材9と複屈折10の相対的な徑方向移動量が更に抑制され、良好な操作性がより確実に保たれる。

他の構造は前記実施例と同様である。

### （失明の効果）

この発明によれば、支持具を軸心が車体の前後方向に延びる筒部材と、この筒部材内でこの筒部材のほぼ軸心上に遮断される軸部材と、これら筒部材間に介設される弾性体とで構成し、筒部材と軸部材のいずれか一方の部材を車体側に直結し、他方の部材がスタビライザの中間部をその軸心回

よって、自動車のサスペンションにおいて、乗り心地を向上させると共に良好な操縦性を確保することができる。

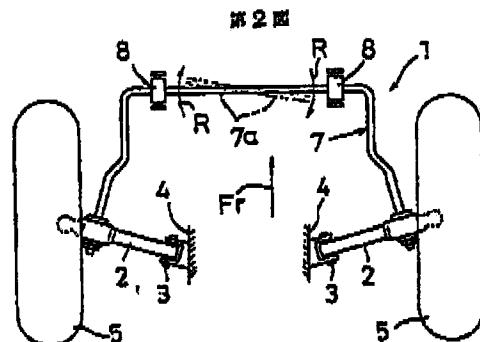
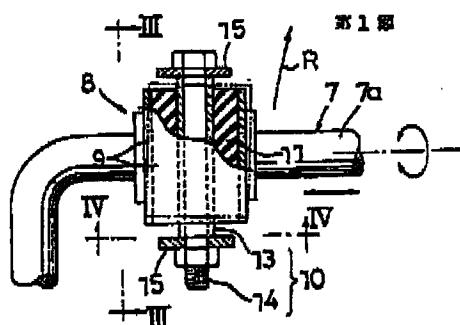
#### 4. 裏面の簡単な説明

図はこの実例を示し、第1図は支持具の平面図、第2図はリヤサスペンションの全体平面図、第3図は第1図のⅢ-Ⅲ線矢視図、第4図は同上第1図のⅣ-Ⅳ線矢視図、第5図は他の実例を示し第4図に相当する図である。

1. . . リヤサスペンション、2. . . ロアアーム、4. . . 車体、5. . . 車輪、7. . . スタビライザ、8. . . 支持具、9. . . 機器材、10. . . 鋼部材、11. . . 犀性体。

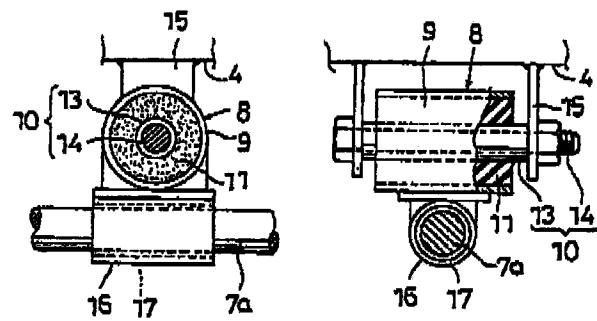
り回動自在に文系したため、自動車の走行中に、車体に対しステアライザがほぼ平行に前後移動し、前部材と軸部材が軸方向に相対移動するときには、これら両者間に介在された弾性体が軸方向に弾性変形し、即ち、弾性体がある程度大きく弾性変形して車輪側から車体側への衝撃を吸収し、乗り心地を向上させる。そして、このときのステアライザの移動はほぼ平行な前後移動であるため、上記したように弾性体の弾性変形量がある程度大きくても操縦性に悪影響を与えることはない。

また、上記構成によれば、スタビライザが車輪回りに回動しようとするときには、筒部材と軸部材が軸方向に相対移動するのに加えて、これら両者が径方向にも相対移動する。このため、上記彈性体は径方向にも彈性変形するが、彈性体は筒部材と軸部材に挟まれており径方向への彈性変形量は小さく抑えられるため、車体側と車輪側との一体性が保たれ、よって、良好な操安性が確保される。

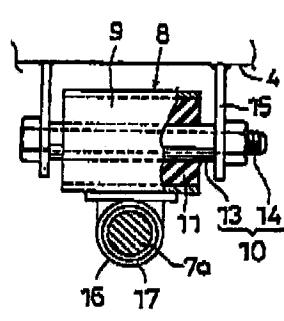


特許出願人 ダイハツ工業株式会社  
代理人弁理士 澤田忠雄

第4図



第3図



第5図

